

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

23. JAHRGANG HEFT 4/1952

Inhalt des Heftes

Der Wiederaufbau des deutschen Verkehrswesens in europäischer Sicht	189
von Bundesminister für Verkehr Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm	
Some thoughts on airtransport practice and problems in 1952	205
von Peter G. Masefield	
Die Lage der deutschen Seeschifffahrt	230
von Prof. Dr. Stödter	
Probleme des Transportes in Leitungen	242
von Direktor Dr. Fritz Gummert	
Buchbesprechungen	254

Der Preis für das Einzelheft beträgt DM 6,50, für das Jahresabonnement DM 24,—, zuzüglich Zustellgebühr.

Redaktionelle Zuschriften sind zu richten an Professor Dr. Dr. P. Berkenkopf, Institut für Verkehrswissenschaft, Köln, Universität.

Bestellungen sowie alle den Verlag betreffenden Anfragen und Zahlungen sind zu richten an den Verkehrs-Verlag J. Fischer, Düsseldorf, Paulusstr. 1, Fernruf 61410, Postscheckkonto Köln 22145.

Der Wiederaufbau des deutschen Verkehrswesens in europäischer Sicht.

Vortrag des Bundesministers für Verkehr
Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm

gehalten anlässlich der Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln e. V. am 7. Oktober 1952.

Die Arbeit dieses Instituts für Verkehrswissenschaft, dessen Leiter, Herr Professor Dr. Dr. Berkenkopf, sich auch als Vorsitzender der Gruppe A des Wissenschaftlichen Beirats meines Ministeriums besondere Verdienste erworben hat, wird von mir und meinen Mitarbeitern mit großem Interesse verfolgt. In Zeiten des Aufbaus, in denen alle Kräfte angespannt werden müssen, um aus dem vernichtenden Mahlstrom einer politischen Katastrophe wieder zu neuen festen Ufern zu gelangen, kann die Praxis weniger denn je der analysierenden, prüfenden und abwägenden Arbeit der Wissenschaft entraten. Das gilt namentlich auch für das schwierige und vielfältige Gebiet des Verkehrswesens, das tausendfältig mit allen Vorgängen in der Produktion, im Handel und im Verbrauch verknüpft ist. Ich freue mich daher über die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit, die sich in den letzten Jahren zwischen dem für den Verkehr zuständigen Bundesministerium und den Vertretern der Wissenschaft angebahnt und entwickelt hat. Darum bin ich, lieber Herr Professor Berkenkopf, sehr gern ihrer Aufforderung gefolgt, auch in diesem Jahre wieder in Ihrem Kreise über die verkehrspolitische Arbeit meines Hauses zu sprechen.

Mir scheint, daß die Stadt Köln hervorragend geeignet ist für ein Treffen zwischen der Verkehrswissenschaft, der Verkehrspraxis und den Vertretern der Verkehrspolitik und der Verkehrsverwaltung. Diese Stadt ist ein Zentrum des Verkehrs: Die rege Schifffahrt auf dem Rhein, die Kreuzung wichtiger Schienenstränge und bedeutsamer Landstraßen und Autobahnen geben Köln das Gepräge einer Verkehrsmetropole von wahrhaft europäischem Rang. Hier steht daher die wissenschaftliche Forschung gleichsam mitten im Strom wechselvollen Geschehens, hier empfängt sie aus der Fülle der Praxis immer neue Anregungen und Impulse. Der „Standort“ für ein verkehrswissenschaftliches Universitätsinstitut konnte daher kaum günstiger gewählt werden.

Mit der Einrichtung eines derartigen Instituts und parallelen Gründungen auch in anderen Universitätsstädten hat die Wissenschaft in ihrem Arbeitskreise der Eigenart des Verkehrswesens innerhalb unseres gesamten sozialen und wirtschaftlichen Lebens Rechnung getragen. In Fachkreisen kann es kaum eine Meinungsverschiedenheit darüber geben, daß es sich hier keinesfalls um eine Spezialisierung handelt, die der tieferen Erkenntnis der großen soziologischen und ökonomischen Zusammenhänge abträglich wäre, also vom Standpunkt der universitas zu verwerfen ist. Hier liegt vielmehr ein berechtigtes sachliches Bedürfnis vor. Denn der Verkehr erfüllt in der Volkswirtschaft zentrale Funktionen eigener Art, etwa dem Blutkreislauf in einem Organismus vergleichbar. Die Entfaltung

des Verkehrswesens hat maßgeblich dazu beigetragen, die Wirtschaftsstruktur zu prägen. Sie hat die Voraussetzungen geschaffen für die Differenzierung — die Arbeitsteilung in ihren verschiedenen Erscheinungsformen — und die Integration — die Herausbildung großräumiger Märkte, — die beide das Bild der modernen Wirtschaft bestimmen. Da das Verkehrswesen in hohem Grade dem Gesetz des technischen Fortschritts unterworfen ist und daher stetem Wandel unterliegt, wirken die von ihm ausgehenden gestaltenden Kräfte auf das ganze Wirtschaftsleben in Gegenwart und Zukunft unablässig fort. Je höher die Intensitätsstufe ist, die eine Volkswirtschaft erreicht hat, desto abhängiger pflegen Produktion und Verbrauch von den Leistungen der Verkehrsträger zu sein. Das gilt besonders auch für die hochindustrialisierte und dichtbevölkerte Bundesrepublik, deren soziales und wirtschaftliches Leben in einem Grade verkehrsabhängig geworden ist, dessen sich weite Kreise unseres Volkes gar nicht in vollem Umfange bewußt sind. Aus diesem Grunde kann heute auch kein Staat mit entwickelter Wirtschaft darauf verzichten, das Verkehrswesen im Interesse des Ganzen zu beeinflussen und auszurichten. Das Maß der staatlichen Einwirkung ist zwar verschieden, aber beispielsweise auch in den Vereinigten Staaten von Amerika, dem klassischen Lande der freien Marktwirtschaft, bemerkenswert hoch. Ziele und Methoden der Verkehrspolitik können daher auch keinesfalls — eine Tatsache, auf die ich schon wiederholt mit Nachdruck hingewiesen habe — ohne weiteres der allgemeinen Wirtschaftspolitik entlehnt werden.

Aus der Erkenntnis dieser grundlegend wichtigen Tatsachen und Zusammenhänge gewinnt man auch die rechten Maßstäbe zur Beurteilung der größten Aufgabe im Verkehrssektor, vor der unser Volk je gestanden hat, nämlich des beispiellosen Wiederaufbaus unserer vom Kriege weitgehend zerstörten Verkehrseinrichtungen. Nur der aufopfernden Arbeit aller Beteiligten, der im Verkehrswesen Tätigen, der Wissenschaft, der Politik und der Verwaltung, ist es zu danken, daß die gigantische Aufgabe zwar heute noch nicht endgültig gelöst, wohl aber in so weitem Umfange erfolgreich gefördert werden konnte, daß der gesamten übrigen Wirtschaft eine der unentbehrlichsten Voraussetzungen für ihren Wiederaufstieg geschaffen wurde. Um Ihnen die Größe des bisher Geleisteten noch einmal zu veranschaulichen, möchte ich Ihnen nur einige wenige Zahlen nennen.

Im Bundesgebiet waren nach dem Zusammenbruch rund 3300 km Eisenbahngleise, 13000 Weichen, 1500 Stellwerke, rund 2500 Eisenbahnbrücken, zahlreiche Bahnhöfe, Ausbesserungswerke, Betriebswerke und viele andere Anlagen zerstört oder stark beschädigt. Der Eisenbahnverkehr ruhte. Von den 1270 Brücken, die über die Wasserstraßen im Bundesgebiet führten, waren 968 zerstört, davon sämtliche Brücken über den Rhein. 370 000 t Stahl und 400 000 cbm Beton und Mauerwerk lagen in den Wasserstraßen, versperrten den Schiffahrtsweg und behinderten die Vorflut. 3750 Fahrzeuge aller Art waren in den Binnenwasserstraßen gesunken, im Rhein allein 1685. Die Kanaldämme waren stellenweise verwüstet und die Kanalhaltungen auf großen Strecken leergelaufen. Die schwerste Schadenstelle im Gebiet der Wasserstraßen bildete die gesprengte Ueberführung des Mittellandkanals über die Weser bei Minden. Fast die gesamte deutsche Rheinflotte war außer Verkehr gesetzt. Nicht viel anders sah es im Straßenverkehr aus. Im Zuge von klassifizierten Straßen waren allein rund 3500 Brücken von 5m und mehr Länge zerstört worden. Im ganzen gesehen waren in weiten Teilen des Bundesgebietes die Eisenbahnen, die Schiffahrtswege und die Straßen durch Zerstörungen so nachhaltig unterbrochen, daß allein schon dadurch die vom

Verkehr abhängige Wirtschaft lahmgelegt war und mancherorts selbst die Versorgung der Bevölkerung mit dem Notwendigsten stockte. Auch die deutschen Seehäfen waren verödet, ihre Anlagen weitgehend zerstört. Die uns 1945 noch belassene Küstenflotte aus zum Teil überalteten Schiffen hatte eine Größe von 120 000 BRT. Von dem Luftverkehr waren wir ganz ausgeschaltet.

Ein weniger fleißiges und tüchtiges Volk als das deutsche wäre wohl an der Größe dieser Aufgabe verzweifelt. Es waren ja nicht allein technische, wirtschaftliche, finanzielle, soziale und rechtliche Probleme, die es zu lösen galt, auch im politischen Raum mußte für den Wiederaufbau der Verkehrseinrichtungen, insbesondere für die Freiheit des deutschen Verkehrs, gearbeitet und gekämpft werden. Wenn der Verkehr nach so furchtbaren Zerstörungen wieder in Gang gekommen ist und sich in den letzten Jahren mehr und mehr zum Wohle des ganzen Volkes entfaltet hat, so ist das neben der Arbeit der Fachkräfte in Wissenschaft und Praxis nicht zuletzt auch dem zähen, unbeirraren und erfolgreichen politischen Freiheitsstreben zuzurechnen. Nichts wäre nun jedoch abwegiger, als diesem Ringen unseres schwer geprüften Volkes um Unabhängigkeit und Freiheit, das sich auf alle Gebiete des öffentlichen Lebens erstreckt, irgendwelche nationalistische Motive zu unterstellen. Ein großes Volk, das mit seinen reichen Fähigkeiten im Laufe der Jahrhunderte viel zur Kultur der Menschheit beigetragen hat, hat starken Lebenswillen und wird nie aufhören, nach innerer und äußerer Freiheit zu streben. Niemals aber in seiner langen und wechselvollen Geschichte war sich unser Volk der Schicksalsverbundenheit aller Glieder der europäischen Völkerfamilie im höherem Grade bewußt als in unseren Tagen; niemals hat es die Mitverantwortung für die Zukunft der abendländischen Kultur stärker und unmittelbarer empfunden. Darum steht alle unsere Arbeit heute, wohl in Anknüpfung an die bedeutendsten Epochen unseres historischen Werdegangs, mehr denn je in europäischer Sicht. Auf keinem Gebiete kann das wohl in höherem Grade gelten als auf dem des Verkehrswesens.

Der Wiederaufbau unseres Verkehrswesens seit 1945 zunächst im Schatten der Besatzungsmächte auf zonaler, dann nacheinander auf bizonaler und trizonaler Ebene und schließlich in der Bundesrepublik lag gewiß in erster Linie in deutschem Interesse. Es ist jedoch nicht zu verkennen, daß ihm in weiterem Sinne auch eine europäische Bedeutung beizumessen ist. Das ergibt sich zu einem Teil allein schon aus der Gravitation grundlegender geographischer und ökonomischer Daten. Westdeutschland, das sich in der Bundesrepublik eine neue staatliche Ordnung gegeben hat, ist heute noch das volkreichste Land des freien, nicht vom asiatischen Terror unterjochten Europas, und es verfügt über das größte geschlossene Industriegebiet und Kohlenrevier unseres Kontinents. Außerdem ist es bei seiner zentralen Lage das wichtigste Transitland und damit die Brücke vom Norden zum Süden, vom Osten zum Westen unseres Erdteils. Alles, was für die Verkehrsentwicklung dieses zentralgelagerten Bundesgebiets mit seiner hochintensiven Wirtschaft getan wird, muß sich daher zwangsläufig auf die benachbarten Länder unmittelbar auswirken. Unter diesem Vorzeichen hat unsere Arbeit an dem Wiederaufbau der deutschen Verkehrseinrichtungen von Anfang an gestanden, und wir haben nie aufgehört, den daraus für uns erwachsenden Erfordernissen und Verpflichtungen Rechnung zu tragen. Einige wenige praktische Beispiele können das erläutern.

Lassen sie mich mit dem Rhein beginnen, der großen europäischen Verkehrsader, deren lebensspendenden Kraft gerade diese Stadt hier viel zu danken hat. Der Rhein ist nicht nur Bestandteil des deutschen Verkehrssystems, sondern auch eine

völkerverbindende Wasserstraße. Es hat viel Arbeit, Mühe und Geld gekostet, um diesen verkehrsreichsten Strom Europas nach dem Kriege von Brückentrümmern und Wracks zu räumen und der Schifffahrt aller Anliegerstaaten wieder zu öffnen. Auch die weitere Pflege dieser Wasserstraße dient gleichermaßen dem Verkehr aller Flaggen. Wir wollen auch nicht vergessen, daß es deutsche Wasserbauer gewesen sind, die der internationalen Rheinschifffahrt die Reise über Mannheim hinaus nach Karlsruhe, nach Straßburg und schließlich nach Basel erschlossen haben. Auch die Kanalisierung des Mains und des Neckars bedarf in diesem Zusammenhange der Erwähnung, da sie das große Wasserstraßensystem des Rheins planvoll weiterentwickelt. Die Wasserbauverwaltung des Bundes, die das deutsche Wasserstraßennetz wieder in Ordnung bringt und den veränderten Verkehrsverhältnissen anpaßt, erfüllt damit gleichzeitig eine Aufgabe, die bei der Verbindung der Wasserstraßennetze der westeuropäischen Staaten allen an der Binnenschifffahrt interessierten europäischen Ländern zugutekommt. Diese Verbindungen weiter auszubauen und dadurch der Wirtschaft Westeuropas neue Verkehrsmöglichkeiten zu eröffnen, ist das Streben meines Ministeriums. Ich erinnere an die Arbeiten am Rhein-Herne-Kanal, am Dortmund-Ems-Kanal, an der Elbe und an die Kanalisierung der Mittelweser sowie an die Neckarkanalisation. Diesem Streben dienen auch die Pläne für die Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße und ebenso für die Schiffbarmachung des Hochrheins oberhalb von Basel bis zum Bodensee. Hierbei handelt es sich um echte Aufgaben europäischer Gemeinschaftsarbeit. Die Gründung von Rhein-Main-Donau-Kanalvereinen in Oesterreich, Holland und Belgien zeigt mir, daß auch in den anderen europäischen Staaten das Bewußtsein wächst, daß diese Aufgaben nur durch westeuropäische Zusammenarbeit zum Wohle aller beteiligten Völker zu lösen sind. Das Streben, den Binnenschiffsverkehr der europäischen Staaten untereinander zu verbessern, wirft auch noch ein anderes Problem auf. Die Wasserstraßen der verschiedenen europäischen Staaten sind in ihren Abmessungen heute noch außerordentlich unterschiedlich. Im Hinblick auf den angestrebten wirtschaftlichen Zusammenschluß Europas sollte man wohl versuchen, bei den weiteren Planungen zu einheitlichen Grundsätzen zu gelangen. Hier scheint mir ein sehr wesentliches verkehrspolitisches Problem auf dem Gebiete des weiteren Ausbaus der Wasserstraßen in Europa zu liegen, das bei den anderen Verkehrsträgern in diesem Ausmaße nicht vorhanden ist.

Mit der gleichen Sorgfalt wie die Binnenwasserstraßen werden auch die Seewasserstraßen vom Bund betreut. Hier geht es vor allem um die Sicherung und Verbesserung der Zufahrten zu den deutschen Seehäfen. Ich möchte auch hier nicht unerwähnt lassen, daß ich in der Pflege und Erhaltung dieser deutschen Seehäfen und namentlich derjenigen, die wie Hamburg und Lübeck durch den „Eisernen Vorhang“ den größten Teil ihres Hinterlandes verloren haben, eine Aufgabe sehe, deren Lösung nicht nur im deutschen Interesse liegt. Für große Teile Mitteleuropas, die heute von Sowjetrußland beherrscht und von der übrigen Welt abgeschnürt werden, waren diese Häfen und war namentlich Hamburg das große Tor zur Welt. Man muß diesen Häfen heute die gebotene und auch zu verantwortende Förderung angedeihen lassen, es sei denn, man gäbe jede Hoffnung auf eine Wiedervereinigung jener Mittel- und Südosteuropäischen Gebiete mit den übrigen Teilen Europas endgültig auf. Für unsere Häfen bildet die ständige Anpassung ihrer Seewasserstraßen an die Entwicklung der internationalen Seefahrt die Grundlage ihrer Existenz. Dabei spielt auch die Weiterentwicklung des Seezeichenwesens, das in den letzten Jahren außerordentliche Fortschritte

aufweisen konnte, eine hervorragende Rolle. Dies gilt nicht nur für die funkttechnischen Seezeichen, sondern auch für das Leuchtfeuer- und Schallsignalwesen.

Um die Bedeutung des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn für den europäischen Verkehr zu ermessen, bedarf es eigentlich nur eines Blicks auf die Landkarte. Der Wiederaufbau dieses feinmaschigen Schienennetzes und der dazugehörigen Verkehrsanlagen, die Entfaltung des Personen- und Güterverkehrs mit immer dichter Zugfolge und die neue, straffe Organisation der Bundesbahn durch ein Ordnungsgesetz sind unserem Volke ebenso zugute gekommen wie den ausländischen Reisenden und Verfrachtern. Das amtliche Kursbuch der Bundesbahn verzeichnet heute nicht weniger als 17 internationale Verbindungen für den Personenverkehr von Norden nach Süden, von Westen nach Osten, die zum Teil mit mehreren Zugpaaren bedient werden. Der Förderung insbesondere des internationalen Reiseverkehrs habe ich stets besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Es gibt hier sehr interessante und bedeutsame Projekte, deren Verwirklichung wir anstreben. Erinnern möchte ich beispielsweise an die Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Großenbrode und Gedser, also an eine Verbindung, die sich der natürlichsten und kürzesten Nord-Süd-Linie von Kopenhagen in das Bundesgebiet, der sogenannten „Vogelfluglinie“, weitgehend annähert. Unsere Bundesbahn hat bereits für diese Verbindung beträchtliche Mittel aufgewandt, und sie wird in Kürze auch ein eigenes Fährschiff in Dienst stellen. Dieser Verkehrsweg verbindet nicht nur die beiden Nachbarländer miteinander, sondern dient darüber hinaus auch dem Verkehr Skandinaviens mit der Bundesrepublik und den übrigen Teilen Westeuropas. Die Länder Schweden und Norwegen sind ebenfalls an dieser Verkehrsverbindung interessiert; und schließlich werden auf dieser Seite des Fehmarnbelts neben der Bundesrepublik auch alle übrigen Länder Westeuropas manchen Nutzen aus dieser Fährverbindung ziehen können. Ich glaube, daß wir mit derartigen Maßnahmen auch einen Baustein zu dem gemeinsamen europäischen Hause legen. Wenn heute die Zukunft des freien Europas nur dann gesichert erscheint, wenn sich die Völker dieses alten Erdteils heute mehr und mehr auf ihre Schicksalsverbundenheit und auf die gemeinsamen Wurzeln ihrer Kultur besinnen und danach handeln, so werden der Ausbau und die Verbesserung der Verkehrswege und die Erleichterung des Grenzübertritts eine der wesentlichsten Voraussetzungen dafür sein, um das uns allen gemeinsame Ziel eines vereinten und friedlichen Europas zu erreichen.

Aus diesem Grunde habe ich auch stets Wert darauf gelegt, daß wir uns an allen internationalen Verkehrsorganisationen, die gerade auf dem Eisenbahngebiet große Wichtigkeit haben, trotz mancher aus unserer schwierigen politischen Lage resultierenden Hemmungen aktiv und mit bestem Wissen und Können beteiligen. Aus diesem Grunde habe ich auch wiederholt darauf hingewiesen, wie notwendig es ist, zu einer Güterwagengemeinschaft der westeuropäischen Eisenbahnen zu gelangen. Durch das deutsch-französische Europa-Abkommen, das einen gemeinsamen Park ausgesucht guter deutscher und französischer Güterwagen schuf, sind wir dem Ziele wesentlich näher gekommen, und ich freue mich besonders darüber, daß sich auch andere Staaten einer solchen Güterwagengemeinschaft anschließen wollen. Unter der Fülle der sonstigen Aufgaben im Eisenbahnverkehr, die wir gemeinsam mit unseren Nachbarn zu lösen bestrebt sind, möchte ich abschließend nur noch unsere Bemühungen erwähnen, eine möglichst weitgehende Übereinstimmung in den Grundlagen der Elektrifizierung zu erzielen.

Auch dem Wiederaufbau des deutschen Straßennetzes, der Wiederherstellung der zerstörten Straßenbrücken und der Instandsetzung der Straßendecken ist ebenso eine innerdeutsche wie eine internationale Bedeutung beizumessen. Das gilt vor allem in Bezug auf unser Fernstraßennetz mit rund 24000 km Bundesstraßen und 2100 km Bundesautobahnen. Durch die geographische Lage Deutschlands im Herzen Europas spielt eine Anzahl von Straßenzügen schon lange eine besonders wichtige Rolle im internationalen Verkehr. Diese Straßenzüge sind daher in Genf im Jahre 1949 von den zuständigen Ausschüssen der Vereinten Nationen in das Verzeichnis der europäischen Straßen für den internationalen Durchgangsverkehr aufgenommen worden und umfassen heute in der Bundesrepublik eine Streckenlänge von 5968 km. Trotz der erzielten Erfolge im Wiederaufbau des deutschen Straßennetzes stehen wir gerade hier noch vor außerordentlich großen Aufgaben. Der sowohl für den nationalen als auch den internationalen Verkehr so dringend notwendige Straßenbau erfordert natürlich erhebliche Mittel, die für etwa 10 Jahre einen jährlichen Haushaltsansatz für die Bundesfernstraßen von etwa 750—800 Millionen DM erfordern. Davon konnten im laufenden Rechnungsjahr nur etwa ein Drittel im Bundeshaushalt berücksichtigt werden. Zu wünschen ist, daß im Interesse des europäischen Verkehrs auch über die heutigen Staatsgrenzen hinweg Straßenbaupläne aufgestellt und verwirklicht werden, um damit die internationale Zusammenarbeit zu fördern und der Wirtschaft neue Impulse zu geben.

In der Erkenntnis, daß der Verkehr die völkerversöhnende Brücke bildet, hat sich bald nach dem zweiten Weltkrieg die Mehrzahl der westeuropäischen Staaten — für die westlichen Besatzungszonen die Regierungen von Frankreich, Großbritannien und der Vereinigten Staaten von Amerika — in Genf zusammengefunden mit dem Bestreben, dem internationalen Straßenverkehr die größtmögliche Förderung zukommen zu lassen. Anfang Dezember 1947 vereinbarten diese Staaten, „alle Erleichterungen aufrechtzuerhalten, die gegenwärtig für jeden internationalen Straßenverkehr bestehen“ mit dem Ziel, „eine bessere Ausnutzung der verfügbaren Verkehrsmittel sicherzustellen“. Diese Vereinbarung, die als Abkommen über die Aufhebung der Beschränkungen in der Freiheit der Straße (abgekürzt „Freiheit der Straße“) bekannt ist, wurde zunächst für sechs Monate geschlossen und dann bis zum 31. Dezember 1948 verlängert. Die beteiligten Regierungen haben dann weiterhin vereinbart, daß sich das Abkommen jeweils um ein weiteres Jahr verlängert, sofern es nicht bis zum 1. Oktober des laufenden Jahres gekündigt wird. Seit dem 1. Januar 1951 ist die Bundesrepublik Deutschland selbst vollberechtigtes Mitglied dieses Abkommens.

Diese wenigen Beispiele aus der Fülle des Materials mögen erläutern, in welchem Ausmaße wir bei unserem Streben, das innerdeutsche Verkehrswesen neu aufzubauen, gleichzeitig auch wichtigen internationalen Verkehrsinteressen dienen. Das ist, wie ich bereits betont habe, nicht nur eine Zwangsläufigkeit, die sich aus der zentralen Lage unseres Landes ergibt, sondern auch ein Ergebnis der klaren Ausrichtung unserer Verkehrspolitik auf den europäischen Gedanken. Im binnländischen Verkehr haben uns dabei die Besatzungsmächte, abgesehen von einigen wenig bekannten Auflagen, verhältnismäßig früh und verhältnismäßig weitgehend freie Hand gelassen. Im Gegensatz dazu haben sie uns auf den Gebieten der Seeschifffahrt und der Luftfahrt härtesten Verboten unterworfen. Von Anfang an durfte jedoch kein Zweifel darüber bestehen, daß unsere Regierung auf diese beiden Verkehrszweige keinesfalls verzichten konnte. Ausländische Kritiker haben nun gelegentlich geäußert, der Wiederaufbau auf diesen beiden Gebieten

sei im Gegensatz zu dem Verkehr auf der Schiene, der Wasserstraße und der Landstraße keine zwingende Notwendigkeit, vielleicht eher eine Prestigefrage, am wenigsten aber von Bedeutung für den internationalen Verkehr. Sie gehen dabei an wesentlichen Tatsachen und Zusammenhängen vorbei. In einer hochentwickelten Volkswirtschaft, die mehr als 48 Millionen Menschen versorgen muß, und zwar auf engstem Raume mit nur wenigen natürlichen Hilfsquellen, bildet das gesamte Verkehrswesen im weitesten Sinne eine Wirkenseinheit. Man kann nicht einzelne Teile dieses Verkehrsapparates für den nationalen und gleichzeitig für den internationalen Verkehr aufbauen und ausgestalten, andere Teile aber einfach unterbinden und verkümmern lassen. Die Bundesrepublik, die mehr noch als das frühere Deutsche Reich auf den Import von Rohstoffen und Nahrungsmitteln und auf den Export von Halb- und Fertigfabrikaten angewiesen ist, kann ausländische Dienstleistungen nicht bezahlen; sie braucht allein schon aus devisenwirtschaftlichen Gründen eine Handelsflotte. Sie kann auch das modernste Verkehrsmittel, die Luftfahrt, nicht entbehren; denn der höchsten Intensitätsstufe in Produktion und Handel entspricht dieser schnellste Verkehrsträger. Es gibt eben einen inneren Zusammenhang zwischen dem Entwicklungsstand in der Produktion und im Handel einerseits und den verkehrswirtschaftlichen Erfordernissen andererseits, eine wechselseitige Abhängigkeit, die nicht unbeachtet bleiben darf. In dieser Erkenntnis hat die Bundesregierung von Anfang an um die Freiheit des gesamten deutschen Verkehrswesens gekämpft und sich mit großem Nachdruck für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und der deutschen Luftfahrt eingesetzt.

Auf dem Gebiete der Handelsflotte haben diese Bemühungen im Laufe der Jahre den erwünschten Erfolg gezeitigt. Die einzelnen Etappen des langwierigen und beschwerlichen Weges der Seeschifffahrt seit dem Jahre 1945 werden Ihnen bekannt sein. Mühselige Kleinarbeit ist hier vom Bundesverkehrsministerium geleistet worden. Es gelang, Schritt für Schritt über das Washingtoner Abkommen vom April 1949 und das von der Bundesregierung abgeschlossene Petersberger Abkommen vom November 1949 zunächst eine Lockerung der Beschränkungen zu erreichen, denen die deutsche Seeschifffahrt und der deutsche Schiffsbau unterlagen. Erst am 3. April 1951 wurden durch das Abkommen über die Industriekontrollen die einengenden Bestimmungen der Washingtoner und Petersberger Abkommen außer Kraft gesetzt. Sie wissen auch, daß wir heute etwa wieder $\frac{1}{3}$ des Tonnagebestandes unserer Handelsflotte vor dem Kriege aufgebaut haben, eine Leistung, an der alle Beteiligten, die Bundesregierung, die Regierungen der Küstenländer, die Reeder und die Werften gleichermaßen Anteil haben.

Demgegenüber sind wir aber heute noch von der Luftfahrt praktisch ausgeschaltet. Nach der Proklamation Nr. 2 vom 20. September 1945 wurde die Staatsgewalt im deutschen Luftraum durch die Besatzungsmächte ausgeübt, das heißt seit diesem Zeitpunkt konnte von einer deutschen Lufthoheit nicht mehr gesprochen werden. Sowohl die Ausübung des zivilen Luftverkehrs als auch der Betrieb von Flughäfen sowie jede Betätigung auf dem Gebiete des Luftsports waren verboten. Die Verwaltungsbefugnisse wurden zunächst von den militärischen Stellen, später von dem im Jahre 1949 geschaffenen Alliierten Zivilen Luftamt (Civil Aviation Board) ausgeübt. Diese Stelle entschied auch über die Zulassung der z. Zt. 28 ausländischen Luftverkehrsgesellschaften zum Luftverkehr in und über dem Bundesgebiet. Eine Änderung dieser Sachlage wurde weder durch das Besatzungsstatut, das Petersberger Abkommen, noch durch sonstige Abänderungen des Besatzungsrechts herbeigeführt. Die zivile Luftfahrt war nach wie vor ein Vorbehaltsgebiet

der Besatzungsmacht. Nur auf gewissen Teilgebieten sind der Bundesrepublik nach und nach gewisse Hoheitsbefugnisse eingeräumt worden. Es handelt sich hierbei um das Segelflug-, Freiballon- und Modellflugwesen, um die Genehmigung von baulichen Anlagen innerhalb der Bauschutzbereiche von Flughäfen und um die Genehmigung für Fluggelände sowie für Flugveranstaltungen mit Segelflugzeugen. Im übrigen blieb aber die Lufthoheit in Händen der Besatzungsmächte. Hieran änderte auch die Tatsache nichts, daß die Verwaltung der deutschen Flughäfen in der Zwischenzeit unter Aufsicht der Besatzungsdienststellen weitgehend in deutsche Hände übergegangen ist. Lediglich auf dem so wichtigen Gebiete des Flugsicherungsdienstes laufen bereits jetzt die Vorarbeiten, um ihn ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Deutschlandvertrages spätestens bis zum 31. März 1953 in die deutsche Hoheitsverwaltung zu überführen. Ein entsprechendes Gesetz liegt z. Zt. dem Bundestag vor. Erst der Deutschlandvertrag wird aber einen grundsätzlichen Wandel auf allen Gebieten der zivilen Luftfahrt schaffen und auch die Ausübung eines eigenen Luftverkehrs ermöglichen.

Dieser Vertrag wird das große Befreiungswerk, das uns in den letzten Jahren beschäftigt hat, zu einem guten Abschluß bringen und uns den Weg für eine Weiterführung unserer Verkehrspolitik nach den dargelegten Grundsätzen zu Lande, zu Wasser und in der Luft bahnen. Bevor ich Ihnen daher die Pläne darlege, die die Bundesregierung für den Tag vorbereitet hat, an dem wir praktisch mit dem Wiederaufbau einer deutschen Luftfahrt beginnen können, möchte ich dem Deutschlandvertrag wegen seiner weittragenden Bedeutung auch auf dem Verkehrssektor einige Ausführungen widmen.

Die entscheidende Bedeutung des Deutschlandvertrages liegt in der Feststellung seines Artikels 1:

„Die Bundesrepublik hat volle Macht über ihre inneren und äußeren Angelegenheiten.“

Auf dieser Feststellung basiert das gesamte Vertragsgebäude, und alle Einzelbestimmungen des Vertragswerkes sind im Grunde genommen nur Folgerungen, die von der eben zitierten grundlegenden Bestimmung hergeleitet werden können.

Man muß sich folgendes vor Augen halten. Trotz des Besatzungsstatuts und trotz des revidierten Besatzungsstatuts und der Bewegungsfreiheit, die der deutschen Seite durch sie gegeben wurden, lag letzten Endes die höchste Staatsgewalt, die Hoheitsgewalt, noch bei den Alliierten. Alle Befugnisse des deutschen Gesetzgebers und der deutschen Verwaltungsbehörden waren im Grunde abgeleitet von der Hoheitsgewalt der Alliierten. Solange das so war, konnte von einer deutschen Souveränität im eigentlichen Sinne nicht gesprochen werden.

Gegenüber dieser Sachlage bedeutet der Artikel 1 des Deutschlandvertrages einen Wandel von grundsätzlicher Bedeutung. Auch nach dem Deutschlandvertrag unterliegt die Bundesrepublik zwar gewissen Verpflichtungen, — genau so wie umgekehrt die Drei Mächte auch der Bundesrepublik gegenüber. Es handelt sich dabei aber nicht mehr um Diktate, sondern um Zugeständnisse, die freiwillig und aus eigener selbstverantwortlicher Erkenntnis von ihrer Notwendigkeit gemacht worden sind. Das kommt u. a. dadurch ganz deutlich zum Ausdruck, daß alle den Deutschlandvertrag betreffenden Fragen von beiden Parteien im Falle von Meinungsverschiedenheiten zur Entscheidung vor das paritätisch zusammengesetzte Schiedsgericht gebracht werden können.

Alle diese Erwägungen sind für den Verkehrssektor nicht nur von theoretischer Bedeutung. Das gilt natürlich in erster Linie für die Gebiete, die noch „Vorbehaltsgelände“ im Sinne des Besatzungsstatus waren und auf denen sich die Alliierten die alleinige Entscheidung der Handlungsbefugnisse vorbehalten hatten: Ich denke dabei vor allem an den Luftverkehr und auch an die Beschränkung der deutschen Forschung und der deutschen Industrie, die gerade den Verkehrssektor empfindlich betrafen.

Auf den Luftverkehr werde ich später noch besonders eingehen. Bezüglich der Industrie und Forschung mag der Hinweis genügen, daß nach Inkrafttreten des Deutschlandvertrages die deutsche Seite auf diesen Gebieten völlig frei sein wird, soweit nicht der EVG-Vertrag aus militärischen Gründen gewisse Schranken aufgerichtet hat, die aber für alle sechs an der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft beteiligten Staaten gleichermaßen gelten werden.

Nach Inkrafttreten des Deutschlandvertrages wird also z. B. nicht nur die Kontrolle der Werftkapazität wegfallen, sondern die deutsche Forschung wird die für die Entwicklung einer modernen Flotte erforderlichen Forschungen auf dem Gebiete des Schiffbaues, des Schiffsverhaltens, der Radartechnik usw. ohne Beschränkung betreiben können. Das gleiche gilt für das Gebiet der Forschung und der Produktion im Bereich der zivilen Luftfahrt, allerdings mit der einen Einschränkung, daß z. Zt. der Bau deutscher Flugzeuge vorläufig noch nicht möglich sein wird. Es ist wenig bekannt, daß unsere Forschung und Industrie sogar auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bisher empfindlichen Beschränkungen unterlag. In Zukunft wird auch auf diesem Gebiet möglich sein, was bisher verboten war: neue Wege im Antrieb der Züge und Verfahren zur Fernsteuerung von Zügen zu erproben und ggf. einzuführen, dem Zugsicherheitsdienst durch die Verwertung der Erkenntnisse auf dem Felde der elektromagnetischen, optischen und akustischen Wellen- und Strahlungsforschung auf den modernsten Stand zu bringen usw.

Das Wiedererstehen der deutschen Souveränität wird sich aber auch auf dem eigentlichen Gebiet des Verkehrs auswirken: Es wird also z. B. nicht mehr möglich sein, daß die alliierte Seite auf die gesetzgeberische und verwaltungsmäßige Gestaltung der Zulassung deutscher Antragsteller zum gewerbsmäßigen Kraftfahrzeugverkehr Einfluß nimmt. Die Alliierten werden auch nicht mehr eine für deutsches Gebiet geltende Verkehrsordnung für die alliierten Streitkräfte erlassen oder sogar das Recht in Anspruch nehmen können, Verkehrskontrollen gegenüber deutschen Staatsangehörigen auf deutschen Straßen vorzunehmen.

Auch die Inanspruchnahme deutscher Verkehrsmittel wird auf eine neue Basis gestellt werden können. Die Bundesbahn z. B. oder die Deutsche Schlafwagen-Gesellschaft werden ihre Beziehungen als gleichberechtigte Partner durch neue Abkommen regeln können.

Es kann weiter als besonderer Fortschritt bezeichnet werden, daß das von den Alliierten gerade auch auf dem Verkehrsgebiet in starkem und manchmal bedenklichem Maße in Anspruch genommene einseitige Recht auf Auskunft und Vorlage von statistischen Unterlagen künftig fortfallen wird. An seine Stelle tritt die gegenseitige Verpflichtung der Zusammenarbeit der beiderseitigen Behörden zur Erreichung der gemeinsam gesteckten Ziele.

Das Bild der Lage, wie sie sich nach Inkrafttreten des Deutschlandvertrages darstellen wird, wäre unvollständig, wenn nicht auch die Folgerungen einer Betrachtung unterzogen würden, die sich aus der weiteren Anwesenheit der Truppen

der Drei Mächte im Gebiet der Bundesrepublik ergeben. Die entsprechenden Vereinbarungen über diese Fragen sind im Truppenvertrag niedergelegt und lassen sich im wesentlichen in zwei große Gruppen unterteilen:

1. Einmal in die Gruppe von Vorschriften, die die Beziehungen der Truppe zum deutschen Verkehrsrecht betreffen,
2. zum andern die Gruppe von Vorschriften, die sich mit dem Recht der Truppe befassen, die deutschen Verkehrseinrichtungen in Anspruch zu nehmen.

(Zu 1.): Die Streitkräfte und ihre Mitglieder sind berechtigt, mit ihren Kraftfahrzeugen, Schiffen und Luftfahrzeugen die deutschen Verkehrswege zu benutzen. Sie unterliegen dabei grundsätzlich den deutschen Verkehrsvorschriften. Abweichungen von diesen Vorschriften sind nur in Fällen dringender militärischer Erfordernisse unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gestattet, im Eisenbahnverkehr jedoch nur dann, wenn die zuständigen Eisenbahnverwaltung ausdrücklich ihre Zustimmung gibt. Die Streitkräfte sind zwar befugt, sowohl ihre Dienstfahrzeuge als auch die Fahrzeuge ihrer Mitglieder selbst zum Verkehr zuzulassen und die erforderlichen Führerscheine auszugeben; sie haben dabei aber die erforderlichen Sicherheitsvorschriften zu beachten und insbesondere hinsichtlich der Zulassung der Fahrzeuge in ständiger Fühlung mit den deutschen Behörden zu arbeiten. Für die Regelung der Fragen, die sich aus dem Verhältnis der militärischen zur zivilen Luftfahrt ergeben und die naturgemäß schon aus Sicherheitsgründen einer ganz besonders sorgfältigen Prüfung im Einzelfall bedürfen, ist ein ständiger Ausschuss errichtet worden, der aus Vertretern der Bundesrepublik und der Drei Mächte besteht und zu dem auch die EVG Vertreter entsenden kann.

Bei einer zusammenfassenden Würdigung dieser Bestimmungen wird man zu dem Ergebnis kommen müssen, daß es gelungen ist, die deutschen Belange in zufriedenstellender Weise zu wahren, und daß den Drei Mächten im wesentlichen nur insoweit Zugeständnisse gemacht zu werden brauchten, als dies auch von deutscher Seite mit Rücksicht auf die militärischen Erfordernisse als berechtigt angesehen werden kann.

(Zu 2.): Keine moderne Truppe, auch wenn ihre Motorisierung noch so weit durchgeführt worden ist, kann ohne die Inanspruchnahme der Verkehrsmittel des Aufenthaltsgebiets auskommen. Dementsprechend ist auch den Streitkräften die Inanspruchnahme der deutschen Verkehrsmittel auf Straßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen und in der Luft zugestanden worden.

In diesem Zusammenhang ergaben sich im Verhältnis zu den Streitkräften die gleichen Probleme wie im Verhältnis zu einer eigenstaatlichen Wehrmacht:

- a) Einmal das Rangverhältnis, in dem die militärischen Erfordernisse zu den Erfordernissen der zivilen Wirtschaft stehen;
- b) das Verfahren der Inanspruchnahme der zivilen Verkehrsträger.

(Zu a): Bezüglich des Rangverhältnisses mußte auf der deutschen Seite vermieden werden, daß den militärischen Erfordernissen etwa schlechthin der Vorrang vor den zivilen Bedürfnissen zuerkannt wurde, wie dies bisher der Fall war. Es ist gelungen, diese Frage dahingehend zu lösen, daß jeweils im Einzelfall ein angemessener Ausgleich zwischen den zivilen und militärischen Bedürfnissen gemacht werden muß und daß den Anforderungen der Streitkräfte nur insoweit eine bevorzugte Behandlung zusteht, als dies mit dem wesentlichen zivilen Bedarf der Bundesrepublik vereinbar ist.

(Zu b): Bezüglich der Inanspruchnahme der zivilen Verkehrsmittel ist den Streitkräften zwar für den Regelfall das Recht zugestanden worden, durch unmittelbare Verträge mit den Verkehrsunternehmen ihren Bedarf selbst zu decken. Gehen die Anforderungen aber über den Rahmen des normalen alltäglichen Bedarfs hinaus oder haben Verknappungserscheinungen z. B. an Transportraum auch auf dem zivilen Sektor zu gewissen Einschränkungen der Bedarfsdeckung geführt — das sind die Fälle, in denen verkehrspolitisch eine Kontrolle der staatlichen Stellen über die Verwendung von Transportraum erforderlich erscheint —, so müssen auch die Streitkräfte ihren Bedarf bei den deutschen Behörden anfordern. Auf diese Weise ist sichergestellt, daß die deutschen Verkehrsbehörden in kritischen Zeiten die Möglichkeit haben, die Bedarfsdeckung zu steuern und den Bedarf der zivilen und der militärischen Seite zu koordinieren. Das wichtigste Ergebnis des Deutschlandvertrages aber ist für den Verkehrspolitikern unstreitig die Befreiung der deutschen Luftfahrt von allen hemmenden Fesseln. Ich glaube daher, daß eine zusammenfassende Darstellung der einschlägigen Bestimmungen des Vertragswerkes und ihre Auswirkungen in diesem Kreise angebracht und erforderlich ist.

Beim Inkrafttreten dieses Vertrages wird die Hoheit auf dem Gebiete der Luftfahrt wieder in deutsche Hände gelegt. Artikel 1 des Teils XII des Ueberleitungsvertrages bestimmt, daß „die Bundesrepublik die volle Verantwortung für den Bereich der zivilen Luftfahrt im Bundesgebiet übernimmt“. Dies gilt mit der Maßgabe, daß die Bundesrepublik den Drei Mächten, den USA, Großbritannien und Frankreich, jeweils den Zeitpunkt mitteilt, in dem sie bereit ist, auf einen der in Betracht kommenden Teilgebiete, z. B. Flugsicherung, Unfalluntersuchung usw., die Verantwortung zu übernehmen.

Aus politischen Gründen waren zwei Vorbehalte zugunsten der Alliierten erforderlich. Diese Vorbehalte bedeuten, daß Ausschnitte aus der deutschen Hoheitsgewalt in der Hand der Drei Mächte verbleiben, daß die Drei Mächte insoweit also weiterhin zu Gesetzgebungs- und Verwaltungsmaßnahmen befugt sind. Die Vorbehalte beziehen sich auf die Kontrolle über Flugzeuge der UdSSR, die den deutschen Luftraum benutzen, sowie auf den Berlin-Verkehr, den die Drei Mächte weiterhin regeln werden und hinsichtlich dessen die Bundesrepublik darüber hinaus zur Unterstützung und Erleichterung sowie zur Duldung der Personen-, Fracht- und Postbeförderung durch die Drei Mächte verpflichtet ist.

Eine weitere Gruppe von Bestimmungen befaßt sich mit der Regelung des internationalen Luftverkehrs und der Behandlung der von den Besatzungsmächten zum Luftverkehr im Bundesgebiet zugelassenen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften. Bei dem internationalen Luftverkehr verpflichtet sich die Bundesrepublik zunächst, dem im Jahre 1944 in Chicago abgefaßten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt beizutreten, sobald dies gemäß den Bestimmungen des genannten Abkommens möglich ist. Ein Beitritt der Bundesrepublik dürfte jedoch in absehbarer Zeit nicht ohne weiteres möglich sein, da Artikel 93 dieses Abkommens den Beitritt der Bundesrepublik von der Zustimmung eines jeden Staates abhängig macht, der im letzten Krieg von Deutschland angegriffen wurde. Da zu den dem Abkommen beigetretenen Staaten auch zwei Ostblock-Staaten gehören, wird bis zu einem deutschen Beitritt voraussichtlich noch einige Zeit vergehen. Infolgedessen ist vorgesehen, daß in der Zwischenzeit die Bundesrepublik mit allen interessierten Staaten zweiseitige Luftverkehrsabkommen bei voller Aufrechterhaltung ihrer Souveränität auf der Grundlage der Gegenseitigkeit abschließt. In diesem Abkommen wird auch die gegenseitige Anwendbarkeit der

Grundsätze der internationalen Luftnavigation, sowie der Normen, Methoden und empfohlenen Verfahren, die in dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 vorgesehen sind, vereinbart werden. Durch diese Regelung wird der deutschen Seite ein Arbeitspensum aufgegeben, das nur mit größter Anstrengung zu bewältigen sein wird. Sie erfordert eine weitgehende Angliederung des deutschen Luftrechts an die Bestimmungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und den Abschluß einer großen Zahl zweiseitiger Verträge.

Ein besonders schwieriges Problem ist die Behandlung der von den Besatzungsmächten zum Luftverkehr im Bundesgebiet zugelassenen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften. Nach den Bestimmungen des Abkommens bleiben die bisherigen Konzessionen für eine Uebergangszeit von einem Jahr weiter wirksam. Dabei ist jedoch vorbehalten, daß bei der Kabotage, d. h. dem Luftverkehr zwischen zwei Punkten innerhalb der Bundesrepublik, diese Privilegien früher zurückgezogen werden können, „falls und soweit ein deutsches Luftverkehrsunternehmen eine Linie einrichtet, die das öffentliche Verkehrsbedürfnis auf einer oder mehreren Strecken deckt, die auf Grund gegenwärtiger Kabotageprivilegien von einer ausländischen Luftverkehrsgesellschaft bedient werden“. Diese Regelung stellt eine verhältnismäßig kurzfristige, im Hinblick auf die betroffenen Luftverkehrsgesellschaften als angemessen anzusehende Bindung dar. Die Lösung kann befriedigen, vor allem, wenn man berücksichtigt, daß im japanischen Friedensvertrag die entsprechende Bindung auf 5 Jahre befristet ist. Eine abschließende Würdigung dieser Bestimmungen des Ueberleitungsabkommens führt zu dem Ergebnis, daß, abgesehen von einigen Teilgebieten, bei denen eine Abweichung aus politischen Gründen oder aus Gründen der Ueberleitung notwendig ist, die deutsche Lufthoheit durch den Deutschlandvertrag uneingeschränkt wiederhergestellt wird. Sowohl die legislative als auch die administrative Gewalt auf dem Gebiet der Luftfahrt wird wieder in deutsche Hände gelegt. Ich habe Ihnen absichtlich einen etwas ausführlicheren Ueberblick über diese Bestimmungen des Deutschlandvertrages gegeben, damit Sie selbst einen Eindruck von dem Geist, der hinter diesen Bestimmungen steht, gewinnen können. Es ist der Geist einer loyalen Zusammenarbeit und des gegenseitigen Verständnisses, der die Einstellung der internationalen Zivilluftfahrt widerspiegelt. Bei der Abfassung dieses Teils des Deutschlandvertrages hat offenbar auch eine innere Einstellung mitgesprochen, die stets die Flieger der ganzen Welt durch ihr gemeinsames Streben mit einer unverkennbaren Kameradschaft verbindet. Ich verrate Ihnen kein Geheimnis, wenn ich Ihnen sage, daß der die zivile Luftfahrt betreffende Teil des Deutschlandvertrages ohne Schwierigkeiten zwischen den 4 Partnern festgelegt werden konnte und daß über diesen Teil des gesamten Vertragswerkes zuerst Uebereinstimmung bestand.

Mit der Rückgabe der Lufthoheit an die Bundesrepublik erhält sie das Recht, wieder einen zivilen Luftverkehr betreiben zu können. Die Vorbereitungen für einen deutschen zivilen Luftverkehr erfordern nach einem Vakuum von über 7 Jahren wesentlich mehr als die Gründung eines Luftverkehrsunternehmens und die Beschaffung der notwendigen Flugzeuge. Ich habe deshalb bereits vor einem Jahre in meinem Ministerium einen Vorbereitenden Ausschuß für Luftverkehr ins Leben gerufen, dem Sachverständige von Bund, Ländern und aus der Wirtschaft angehören. Die Aufgabe dieses Ausschusses ist die Feststellung der Bedingungen, unter denen ein tragbares und den deutschen Bedürfnissen entsprechendes deutsches Luftverkehrsunternehmen ins Leben gerufen werden kann. Es sollen hierbei

die Fragen des notwendigen Personals und seiner Ausbildung, des geeigneten und zu empfehlenden Fluggeräts, der Verkehrsbedürfnisse und möglichen Leistungen sowie der entstehenden Investitions- und Beihilfe-Kosten untersucht werden. Die Arbeiten des Ausschusses sind nahezu abgeschlossen und werden in Kürze in einem umfassenden Bericht den daran interessierten Kreisen zugeleitet werden. In seinen bisher 15 Sitzungen hat dieser Ausschuß sämtliche mit der heutigen zivilen Luftfahrt zusammenhängenden Probleme untersucht, so daß alle für das neue Unternehmen wesentlichen Grundsatzfragen systematisch anhand umfangreicher und zuverlässigen Materials geregelt werden konnten. Es ist für Außenstehende schwer zu ermaßen, welch umfangreiches Material zusammengetragen werden mußte, um zuverlässige Ergebnisse zu erzielen, die als Grundlage für das neue Unternehmen dienen sollen. Ich darf in diesem Zusammenhange besonders die unermüdliche Arbeit des Büros Bongers in Köln hervorheben, in dessen Händen die Geschäftsführung des Vorbereitenden Ausschusses für Luftverkehr liegt und das mit seinem kleinen Mitarbeiterstab wichtigste Arbeitsunterlagen aus dem Ausland zusammengetragen und verarbeitet hat.

Ich habe schon vorher darauf hingewiesen, daß manche Kritiker namentlich im Ausland daran zweifeln, ob die Bundesrepublik einen deutschen Luftverkehr braucht, und ich habe diese Kritik als unbegründet mit volkswirtschaftlichen Argumenten zurückgewiesen. Wir brauchen die Luftfahrt; denn kein modernes Land und vor allem kein hoch industrialisierter Wirtschaftsorganismus kann heute noch auf die Hilfe des Luftverkehrs verzichten. Deutschland ist schon wieder seit mehreren Jahren eine Drehscheibe des Weltluftverkehrs geworden, und nicht weniger als 28 ausländische Luftverkehrsgesellschaften haben inzwischen durch die alliierten Behörden die Genehmigung erhalten, in das Gebiet der Bundesrepublik einzufliegen. In der Vergangenheit verfügte die deutsche Luftfahrt über das größte und bestausgebaute Flugstreckennetz der Welt. Die deutsche Lufthansa, deren Name auch heute noch in der Welt einen hervorragenden Klang hat, benötigte zwar für ihren Betrieb erhebliche Unterstützung des damaligen Deutschen Reiches. Ein künftiges deutsches Luftverkehrsunternehmen hat bezüglich seiner Eigenwirtschaftlichkeit gegenüber dem früheren Luftverkehr wesentlich bessere Aussichten, da die damalige Entwicklungszeit des Luftverkehrs als abgeschlossen angesehen werden kann. Trotzdem muß man rückblickend heute feststellen, daß die Beihilfen, die früher an die Deutsche Lufthansa gezahlt wurden und bis zum Jahre 1927 jährlich 40 Mio RM und ab 1928 jährlich 18 Mio RM betragen, durch die Leistungen des Luftverkehrs auf anderen Wegen wieder an den Staat zurückflossen und dabei erhebliche Zinsen trugen. Jedes neue Verkehrsmittel bedarf während der Anlaufzeit der Unterstützung. Was aber die Strecken der Deutschen Lufthansa in Europa, im Fernen Osten, in Südamerika und auf dem Atlantik mittelbar der deutschen Wirtschaft einbrachten, war ein mehrfaches der Aufwendungen. „Der Handel folgt der Flagge,“ dieses klassische Wort gilt für die Luftfahrt ebenso wie für die Seeschifffahrt.

Wir sind uns dessen voll bewußt, daß wir vor einem schwierigen Anfang stehen. Die Bundesrepublik verfügt noch nicht wieder über eine leistungsfähige Luftfahrtindustrie. Ein neuer deutscher Luftverkehr wird sich deshalb zunächst nur auf ausländisches Flugmaterial stützen können. Gute Verkehrsflugzeuge sind heute auf der ganzen Welt aber Mangelware und kosten Devisen. Auch die Investitionsmittel sind beschränkt und müssen sich der Leistungsfähigkeit der Haushalte wie der Wirtschaft anpassen. Der Aufbau des Unternehmens wird sich deshalb aus kleinsten Anfängen heraus entwickeln und sich stufenweise über mehrere

Jahre erstrecken. Die Durchführung des Aufbaus hängt zeitlich von der Schulung des Personals, der Beschaffung des Fluggeräts und dem Ausbau der in- und ausländischen Organisation ab. Der Aufbau wird in seinen ersten Stufen um so schwieriger sein, als der europäische Streckenverkehr im allgemeinen geringere Aussichten auf Eigenwirtschaftlichkeit bietet.

Die Forderungen der deutschen Wirtschaft, insbesondere des deutschen Außenhandels, stehen bei der Prüfung der zu befriedigenden deutschen Luftverkehrsinteressen im Vordergrund. Diese Interessen zielen auf die Herstellung von Luftverkehrsverbindungen nach den Vereinigten Staaten, Südamerika, dem Mittleren und Fernen Osten, Afrika sowie nach den wichtigsten europäischen Ländern. Dementsprechend wird es Aufgabe des neuen Unternehmens sein, einen zwischenstaatlichen Luftverkehr in Europa und einen interkontinentalen Luftverkehr zu betreiben. Hieraus wird sich ein Streckennetz ergeben, das außer nach den wichtigsten Hauptstädten Europas zunächst Verbindungen nach New York, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Kairo, Karachi, Kalkutta, Bangkok und Teheran umfaßt und späterhin auch die Ausdehnung des Streckennetzes nach Indonesien und Tokio sowie nach Johannesburg und Kapstadt zum Ziele hat.

Eine neue Luftverkehrsgesellschaft kann nur dann Vertrauen gewinnen, wenn sie das beste und modernste Fluggerät verwendet. Die Beschaffungspolitik des Unternehmens muß darauf gerichtet sein, die richtige Auswahl zu treffen und zeitgerecht zu disponieren. Bei dem Mangel an Verkehrsflugzeugen dürfte dies eine besonders schwierige Aufgabe sein. Die Lieferfristen der ausländischen Luftfahrtindustrie betragen im Durchschnitt 2 Jahre. Unter Umständen muß man sich für den Anfang mit Uebergangslösungen behelfen, Trotzdem sind sich z. Z. alle an den Vorbereitungen Beteiligten darüber einig, daß sich das Tempo des Aufbaus nach dem Vorhandensein des besten und zuverlässigsten Materials richtet und daß die Bundesrepublik als Abnehmer zweitklassiger oder unmoderner Flugzeuge nicht in Frage kommt.

Bei den Planungsarbeiten hat sich im Hinblick auf die Lieferfristen der ausländischen Luftfahrtindustrie als notwendig erwiesen, vor Gründung des Luftverkehrsunternehmens selbst, die erst nach Ratifizierung des Deutschlandvertrages möglich ist, eine Kerngesellschaft ins Leben zu rufen, damit eine rechtsfähige Gesellschaft baldmöglichst die erforderlichen Bestellungen an Flugzeugen aufgeben, aber auch die notwendige Prüfung und Vorschulung des für das zukünftige Unternehmen erforderlichen Personals durchführen kann.

Ein in diesem Sinne auf Anregung des Bundesverkehrsministeriums herbeigeführter Kabinettsbeschluß vom 26. des vergangenen Monats hat mich ermächtigt, eine Vorbereitungsgesellschaft mit einem Stammkapital von etwa 6 Mio DM zu gründen und außerdem die vorbereitenden Maßnahmen für die Gründung einer deutschen Luftverkehrs-Aktiengesellschaft mit dem Ziele einer Beteiligung des Bundes am Grundkapital in Höhe von 51% in dem geschilderten Sinne fortzusetzen. Natürlich müssen die erforderlichen Summen haushaltsplanmäßig durch Beschlüsse des Bundestages und des Bundesrates bewilligt werden. Es ist nicht vorgesehen, an der neuen deutschen Luftverkehrsgesellschaft ausländisches Kapital zu beteiligen. Es soll vielmehr ein rein deutsches Unternehmen werden, das nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführt wird. Die Frage, ob und in welchem Umfange es möglich sein wird, für die Beschaffung des Flugmaterials und zur Erleichterung der Devisenbeschaffung Auslandskredite zu erhalten, ist noch nicht entschieden. Auf jeden Fall legt aber das Bundesverkehrsministerium auf die Beteiligung deutschen privaten Kapitals an der neuen Gesellschaft großen Wert.

Auch die Lösung der Frage des fliegenden Personals ist bereits in Angriff genommen worden. Es wird dafür Sorge getragen werden, daß fliegende Besatzungen zum großen Teil aus dem bewährten Bestande erfahrener Flugzeugführer, Flugmaschinisten und Funkern des früheren deutschen Luftverkehrs wieder in dem neuen deutschen Luftverkehrsunternehmen Verwendung finden.

Ueber das deutsche Flughafennetz habe ich mich kürzlich auf der Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ausführlich geäußert. Der Vollständigkeit wegen darf ich aber erwähnen, daß die gegenwärtigen Vorhaben Verkehrsflughäfen unter Berücksichtigung der im Bau befindlichen Vorhaben zahlenmäßig zunächst den Ansprüchen für einen deutschen Luftverkehr genügen. Es handelt sich dabei um die Flughäfen: Hamburg, Bremen, Hannover, Düsseldorf, Köln—Bonn (Wahn), Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg, München im Bundesgebiet und um den Flughafen Berlin—Tempelhof. Die Flughäfen bilden einen integrierenden Bestandteil der Luftverkehrspolitik. Aus diesem Grunde muß auch der Bund an diesen Flughäfen ein besonderes Interesse nehmen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Ein deutscher Luftverkehr wird in naher Zukunft Wirklichkeit werden. Wegen der Ihnen bekannten politischen Schwierigkeiten läßt sich ein genauer Zeitpunkt noch nicht bestimmen; doch hoffe ich nach wie vor, daß die politischen Voraussetzungen in Kürze durch das Inkrafttreten des Deutschlandvertrages geschaffen werden können und daß wir im Frühjahr des nächsten Jahres mit dem Betriebsbeginn der ersten noch sehr bescheidenen Stufe eines deutschen Luftverkehrs rechnen können. Wenn der Zeitpunkt des Betriebsbeginns sich auch noch nicht bestimmen läßt, so steht jedoch soviel fest, daß der deutsche Luftverkehr seine Aufgabe darin sieht, der deutschen Wirtschaft zu dienen und als ein Instrument der friedlichen Völkerverständigung seinen Beitrag am Brückenbau zwischen den Nationen zu liefern.

Für die Bundesrepublik wird also, wie Sie meinen Darlegungen entnehmen werden, nach der Ratifikation des Deutschlandvertrages eine entscheidende Etappe auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und der Verkehrsmittel endgültig frei und wir sind dann in der Entfaltung unserer Verkehrsträger, können uns neuen Aufgaben und neuen Zielen zuwenden. Bereits die Zusammenarbeit der kommenden deutschen Luftfahrt mit den übrigen Verkehrsträgern, namentlich mit der Bundesbahn, wird voraussichtlich manches neue interessante Problem aufwerfen. Ein weites Tätigkeitsfeld wird sich uns jedoch vor allem auf dem Gebiete der westeuropäischen Verkehrsintegration öffnen, und wir hoffen hier, unserer bisherigen verkehrspolitischen Grundlinie entsprechend, weiterhin fruchtbare Arbeit leisten zu können, um auf diesem Sektor das Unsere zu der europäischen Völkergemeinschaft beizutragen.

Das gilt insbesondere nach dem Inkrafttreten des Schumanplanes für unsere Mitarbeit bei der Montan-Union. Die Zusammenarbeit der Vertragspartner innerhalb der Montan-Union wird sich auch, und das ist in der breiteren Öffentlichkeit bisher weniger beachtet worden, auf das Verkehrswesen nicht unbeträchtlich auswirken. Bei den Verhandlungen über die Entwicklung der Frachten in der Gemeinschaft festzulegen. Die Beförderungstarife sind Bestandteil des Preises und werden einer ähnlichen Regelung unterworfen wie die Preise selbst. Auch für sie gilt das Verbot jeglicher Diskriminierung, d. h., daß z. B. die Kohle aus anderen Ländern der Gemeinschaft hinsichtlich der Fracht ebenso zu behandeln ist wie die inländische Kohle. Dem Wegfall der Zollschranken zwecks Bildung eines gemeinsamen Marktes für Kohle und Eisen entspricht die Durchrechnung

der Entfernungsstaffel bei den internationalen Eisenbahntarifen für Kohle und Erz. Bisher wird die fallende Staffel des Gütertarifs an der Grenze „gebrochen“, nämlich der Tarif der fremden Eisenbahn beginnt wieder mit der relativ hohen Anfangsstaffel. Produzenten und Verbraucher der Mitgliedstaaten sollen nach Einführung direkter Tarife mit durchgerechneter Staffel in den Genuß einfacherer Abfertigung und verminderter Beförderungskosten gelangen. Schließlich sollen als Fernziel die Tarife der Mitgliedstaaten für Kohle und Eisen einander angeglichen werden. Jedes Land hat sein eigenes Tarifsysteem, das sich aus den nationalen wirtschaftlichen Erfordernissen entwickelt hat. Diese Verschiedenheiten würden auf den zu erwartenden starken Austauschverkehr hemmend wirken. Ebenso wie man damit rechnet, daß die Preise der Schumanplangüter in der Gemeinschaft sich auf die Dauer aneinander angleichen, so ist eine solche Anpassung auch für die Frachten dieser Güter vorgesehen. Alle diese Fragen sollen durch einen im Vertrag selbst eingesetzten Sachverständigenausschuss, in den alle Vertragspartner der Montan-Union ihre Experten entsenden, geprüft werden. In diesem Ausschuss sind von deutscher Seite das Bundesverkehrsministerium, die Bundesbahn, die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft vertreten; er wird wahrscheinlich in Kürze zusammentreten.

Abgesehen von diesen tarifarischen Auswirkungen des Schumanplans rechnen wir auch noch mit einigen mittelbaren Folgen, deren Ausmaß wir allerdings heute noch nicht abschätzen können. Erwähnen möchte ich noch, daß der Schumanplan auch Auswirkungen auf die Investitionen im Verkehrswesen haben kann. Eine mit Zustimmung des Ministerrats von der Hohen Behörde gewährte Finanzhilfe kann auf Bauvorhaben ausgedehnt werden, die der Produktion im ganzen zugute kommen, indem sie den Absatz von Kohle und Stahl erleichtern, nämlich auf die Investitionen im Verkehrsgebiet. Allerdings gilt die Einschränkung, daß diese Investitionen unmittelbar und hauptsächlich der Beförderung oder der Verladung von Kohle und Erz usw. dienen müssen. Auf diese Weise werden die Verkehrsträger in die Lage versetzt, die Vorbedingungen für die reibungslose Bewältigung der eintretenden Verkehrssteigerungen zu schaffen.

Sehr viel wird davon abhängen, ob in alle Organe des Schumanplans ein wahrer europäischer Geist einzieht, ob man sich hier tatsächlich der Verpflichtung bewußt ist, die aus diesem ersten großen Versuch, die westeuropäische Gemeinschaft auf einem wichtigen Teilgebiet der Wirtschaft zu verwirklichen, für alle gleichermaßen erwächst. Mit Organisationen allein ist es heute nicht getan. Die Völker Europas werden die alte Zwietracht überwinden und den Weg in die Zukunft gemeinsam suchen müssen. Die Schicksalsverbundenheit der Völker unseres Erdteils war niemals größer als in unseren Tagen. Wir müssen uns das Hand-in-Handarbeiten zum Ziel und zur Richtschnur machen und uns mit offener Gesinnung, klarem Denken und freimütigen Herzen entgegenreten. Nur dann gedeiht die europäische Integration. Nur dann können wir neue unabsehbare Katastrophen auf unserem alten Erdteil verhüten. An diesen großen abendländischen Zielen mitzuwirken, wird auch die vornehmste Aufgabe aller Verkehrspolitik sein. Von der Regelung des Verkehrs gehen starke Impulse auf eine weitere friedliche Annäherung der Völker aus. Für einen Verkehrspolitiker, einen Verkehrswirtschaftler und einen Verkehrswissenschaftler kann es nach meinem Dafürhalten keine bessere Rechtfertigung seiner Arbeit, keinen schöneren Lohn für alle seine Anstrengungen und Mühen geben, als das Bewußtsein, für den Frieden, für die Verständigung und die Zusammenarbeit der Nationen des christlichen Kulturkreises zu schaffen und zu wirken.

Some thoughts on airtransport practice and problems in 1952

Von Peter G. Masefield, M. A. (Engineering) Cant., F. R. Ae. S.,
M. Inst. T.; A. F. I. Ae. S.

(Chief Executive of British European Airways)

(Vortrag gehalten auf der Vortragsveranstaltung anläßlich der Jahrestagung der Förderergesellschaft des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 7. Oktober 1952)

Meine Herren!

Es ist mir eine ganz besondere Freude, zu Ihnen über das Thema „Die Luftverkehrspraxis und ihre Probleme im Jahre 1952“ sprechen zu können. Als ich das letzte Mal Köln besuchte — es war im Jahre 1937 —, flog ich als Fluggast in einer Junkers Ju 52 der deutschen Lufthansa. In Erinnerung an diesen Flug möchte ich die Gelegenheit benutzen, Ihnen für die geplante neue deutsche Luftverkehrsgesellschaft viel Glück und Erfolg in der Zukunft zu wünschen und Ihnen ein

TRAFFIC INCREASE

1929 — 1951

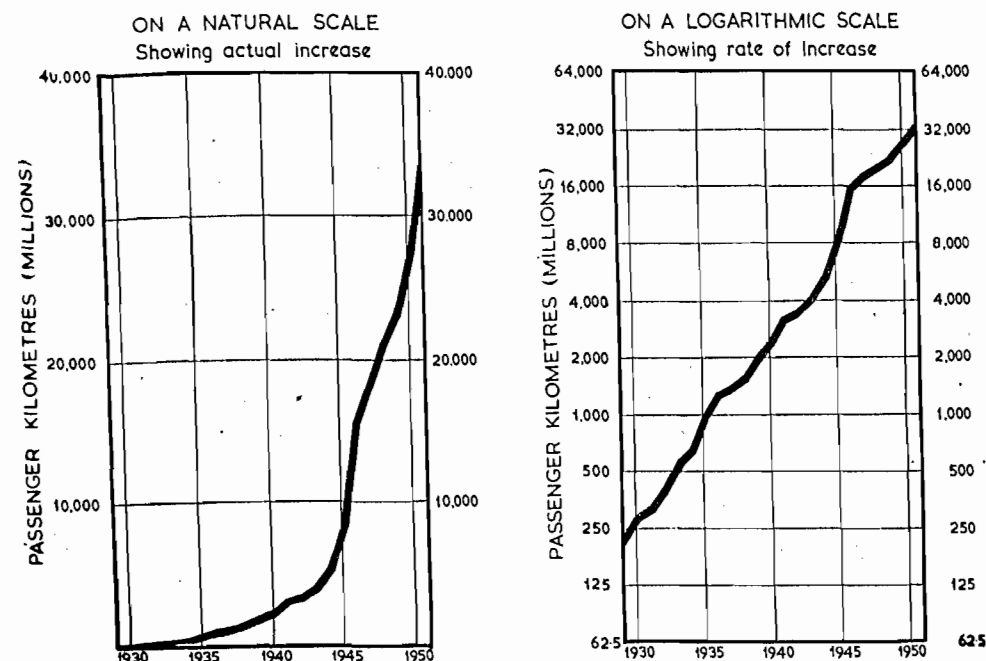


Bild 1